

INTERNACIA FERVOJISTO

1995 · 6

Novaj landokodoj

Ekde ĉi tiu numero de IF la redakcio enkondukas la novajn du-literajn landokodojn laŭ la normo ISO 3166. Ĉar certe ne ĉiuj elegantoj konas ilin, ni ĉi-sube aperigas liston pri la kodoj, kiuj koncernas la asociojn kaj sekciojn de IFEF.

Aŭstrio	AT	Italio	IT
Belgio	BE	Japanio	JP
Britio	GB	Jugoslavio	YU
Bulgario	BG	Kroatio	HR
Ĉeĥio	CZ	Nederlando	NL
Ĉinio	CN	Norvegio	NO
Danio	DK	Pollando	PL
Estonio	EE	Rumanio	RO
Finnlando	FI	Slovakio	SK
Francio	FR	Slovenio	SI
Germanio	DE	Svedio	SE
Hispanio	ES	Svisio	CH
Hungario	HU		

Fakdelegitoj de UEA: atentu!

Vi ricevis 'Respondilon por delegita reto', kiun vi devas plenigi kaj resendi al UEA antaŭ la 15a de novembro. Memoru tion fari, por ke vi ne elfalu el la venontjara Jarlibro.

Vi kompreneble legis la riĉenhavan artikolon pri nia 47a IFK en revuo *esperanto*, oktobro 1995 (pĝ 170), kaj per tio konkludas, ke venis la tempo streĉi niajn fortojn por firmigi kaj – prefere – evoluigi nian pozicion en la Esperanto-movado.

Redakciaj notoj



La redaktoro dankas pro ĉiuj gratulesprimoj okaze de sia transpreno de la redaktora posteno kaj de la apero de la unua numero sub siaj manoj.

La unuaj du numeroj post la transpreno estis postkongresaj numeroj, kies enhavo ja estis la ordinaraj raportoj pri la pasinta kongreso kaj apenaŭ estis loko por aliaj kontribuaĵoj. En n-ro 5 ni eĉ ne trovis lokon por la en n-ro 4 promesita resumo de la fakprelego, sed ĉi-foje ni sukcesas aperigi ĝin. Krome vi povas legi kelkajn aliajn artikolojn, kiuj espereble interesos vin.

Por venontaj numeroj de IF ni petas vin sendi kontribuaĵojn fakajn aŭ organizajn. Ne forgesu sendi informon pri okazigo de jarkunveno kaj poste raporton pri ĝi.

Laŭ peto de kelkaj ni estonte klopodos aperigi proksimuman apertempon de IF. Vidu en la kolofono sur la dorsflanko.

Bonan legadon!

IFEF-membroj: atentu!

Se vi estas individua membro de UEA, bonvolu esplori, ĉu en via urbo estas fakdelegito pri fervojo. Se ne, vi kandidatiĝu!

Se vi ne estas individua membro de UEA, esploru detale, ĉu tio eblas al vi – finance kaj alie –, kun la celo, ke vi estos fakdelegito pri fervojo.

eho

Frontpaĝo: Vjetnama trajno (legu la artikolon *La fervojo en Vjetnamio* p. 89).

Enhavo:

48a Internacia Fervojista Esperanto Kongreso

11a-18a de majo 1996 DEN HAAG, Nederlando



Adreso: 48a IFEF-Kongreso
POSTBUS 11686,
NL-2502 AR DEN HAAG

Bankkonto: 26.97.38.118
GWK-Bank, Den Haag
48a-IFEF-Kongreso

Poŝtkonto: 1 5 3 3 2
(vidu la instrukcion pkt-o 3 sur la aliĝilo)

Jen pli da informoj pri la 48a IFK.

Ni povas oferti al vi tri hotelkategoriojn:

Kategorio A
Ĝi estas moderna hotelo, facile atingebla per trajno ± 2 minutoj for de la kongresejo aŭ per tramo. Tio daŭras ± 15 minutojn. La ĉambroj en la hotelo havas propran banĉambron kun necesejo. En la ĉambro estas televido kaj telefono. La hotelo havas lifton.

La prezo por unu nokto kun matenmanĝo estas 80-90 nederlandaj guldenoj (NLG) por ĉiu persono.

Kategorio B
La hoteloj en tiu kategorio estas iomete malmodernaj. Tamen ili havas sufiĉe komfortajn ĉambrojn kun propraj banĉambroj. En la ĉambro estas televidaparato, sed la hotelo **ne havas lifton.**

La prezo por unu nokto kun matenmanĝo estas 50-65 NLG por ĉiu persono.

La hoteloj en kategorio B situas en SCHEVENINGEN kaj estas atingeblaj de la kongreso per tramo. Rekta tramo de la centra stacidomo al Scheveningen daŭras ± 20 minutojn.

Kategorio C
La hotelo en tiu kategorio estas t.n. junulara gastejo kun ĉambroj por 2, 4 aŭ 6 personoj. En la ĉambro estas duŝo, sed la necesejo troviĝas en la koridoro. Ankaŭ tiu hotelo situas en Scheveningen, vi povos do uzi la saman tramon kiel uzantoj de kategorio B.

La prezo por tiu hotelo estas 35-40 NLG por unu nokto kun matenmanĝo por ĉiu persono.

La direkcio de tiu hotelo postulas antaŭpagon por minimume tri noktoj.

Fina Rimarko
En la hoteloj preskaŭ ne ekzistas unulitaj ĉambroj. La plej bona estos, se vi jam antaŭe trovos kunloĝant(in)on. Aliokaze vi eble devos pagi krompagon aŭ eĉ prezon por dulita ĉambro.

Se la mendita kategorio ne estas disponebla, LKK certigos ĉambron en pli alta kategorio.

LKK

Kontribuaĵo

S-ino E.E. el BE donacis al la Estrara Fonduso de IFEF 500 DEM.

La IFEF-estraro kore dankas.

Adresŝanĝo 

Bonvolu noti ke la **deĵora adreso** de la ĉefkomitatano ŝanĝiĝis tiel:
Lucien DE SUTTER, BEFA Esperanto,
via Service General, Gare de Bruxelles-Nord.

La tuttaga ekskurso dum la 48a IFK

Wim van Leeuwen (NL)

Same kiel en niaj najbaraj landoj ankaŭ en Nederlando ekestis kelkaj t.n. muzeaj fervojlinioj. Estas plejofte kelkaj privatuloj, hobiistoj, kiuj ekspluatas linion aŭ parton de linio forlasitan de la fervoja kompanio, post kiam tiu fermis ĝin por la publika servo. Tiuj privatuloj, aŭ poste fondaĵoj, aĉetis, kie ajn, unu aŭ plurajn trakciilojn prefere vaporlokomotivojn kaj malmodernajn vagonojn, per propraj fortoj riparis ilin kaj klopodis ekspluati trajnservon je dimanĉoj, festotagoj kaj dum feria periodo. Ŝatataj ili estas ĉe tiuj, kiuj nostalgie pensas aŭ legas pri antaŭaj tempoj. Granda avantaĝo kompare al muzeo estas ke la tuto moviĝas, ĝi vivas!

Unu el la plej fortaj "asocioj" je tiu tereno en Nederlando estas la "Stichting tot Behoud van Stoomtrammaterieel" (fondaĵo por konservado de vaportramveturilaro) en Hoorn. Dank' al tiu fondaĵo regule veturas vaportrajnoj sur la iama NS-linio Hoorn – Medemblik (20 km). Tiu linio malfermiĝis en la jaro 1887 kaj estis fermita por pasaĝertrafiko la 1an de januaro 1936. Ĝi restis ankoraŭ grava por la vartransporto ĉefe ĉiuspecaj brasikoj kaj terpomoj. Dum la milito denove pasaĝertrajnoj veturis pro manko de aliaj trafikrimedoj. La linio neniam estis ĉefa fervojlinio sed regiona fervojlinio (simpligita ekspluatadmetodo). Ĝi troviĝas en la norda parto de la provinco Nord-Holando kaj ambaŭ urbetoj (Hoorn kaj Medemblik) situas ĉe la iama Zuiderzee (Suda Maro) nuntempe IJssellago.

Mi klopodis desegni por vi en skizo la situacion. En Hoorn kuniĝas du (elektrizitaj) fervojlinioj nome el (Hago –) Alkmaar kaj el Amsterdamo kaj la linio kontinuas al Enkhuizen. Antaŭe ekzistis fervoja pramŝipo de ĉi tiu urbo al la provinco Frislando.

La nuna muzea fervojo komenciĝas en la stacio Hoorn; la forveturkajo estas ligita kun la NS-kajo per ponto por piedirantoj. Sur la stacia tereno de la muzea entrepreno vi vidas diversajn lokomotiv- kaj vagontipojn; la fondaĵo aĉetis en- kaj eksterlande vagonojn de tram- aŭ regionaj fervojaj kompanioj, ofte tri- aŭ duradaksajn. Volontuloj uzis multajn horojn por ripari kaj plibeligi ilin. La veturilaro do devenis de multaj kompanioj kaj ofte ankoraŭ havas originalajn rekonmarkojn. Vaporlokomotivoj devenas i.a. el la (iamaj) fabrikoj Hohenzollern, Henschel, Hanomag kaj Schwarzkopf; tramvagonoj devenas plej ofte de ne plu ekzitantaj kompanioj en Nederlando kaj Belgio, regionaj fervojaj vagonoj venas el Aŭstrio kaj de germanaj privataj fervojoj. Inter ili estas du restoracivagonoj. Hobiistoj povos aĉeti kompletan liston de la veturilaro.

Nia ekskurstrajno do forveturas de la propra kajo apud la NS-stacio Hoorn. Dum proksimume unu km la normalŝpura linio sekvas la ĉeflinion el Enkhuizen, tiam ĝi flankeniĝas norden kaj eble ĝi baldaŭ haltas ĉe la haltejo Blokker, kie troviĝas en eksa belega farmbieno la restoracio "Nadorst" (= posta soifo!). Malgraŭ la alloga nomo ni ne elvagoniĝu ĉi tie. Nun ni alvenas en la stacio de la vilaĝo Zwaag, kie eblas trajnkruciĝo. La iama stacidomo nun estas loĝdomo; krome ĉi tie troviĝas remizo, en kiu la kompanio povas parki vagonojn. Ni veturas tra la vilaĝo Zwaagdijk kaj alvenas en la stacio Wognum, ankaŭ kun



trako por kruciĝo de trajnoj. En ĉi tiu regiono vi vidas multajn belajn farmbienojn, kiuj havas tipan piramidan formon. La fervojo nun alproksimiĝas al la aŭtoŝoseo de Alkmaar al Leeuwarden (la ĉefurbo de la provinco Frislando), sed tiam ni forlasas ĝin post larĝa kurbo orienten. Ni haltas en la stacio Abbekerk, sed la samnoman vilaĝon oni apenaŭ povas vidi!

Poste ni veturas tra belega naturriĉa regiono: multaj paŝtejaj birdoj ĉi tie kovas. Je km 13 ni haltas en la stacio Oostwoud/Midwoud. La vorto 'woud' signifas arbarego: ĝis proksimume en la naŭa jarcento ĉi tie troviĝis vere multaj arbaroj. Neimageble ĉar vi nun vidas nur etendajn paŝtejojn. Iome pli norden ni alvenas en la stacio de unu el la plej belaj vilaĝoj en la tuta provinco: Twisk. En kaj apud la vilaĝo troviĝas belegaj okcidentfrisaj farmbienoj. Ni daŭrigas la veturon kaj preterpasas la vilaĝon Opperdoes, kiu donis sian nomon al fama terpomospecio. En la regiono oni kulturas ĉefe terpomojn kaj brasikojn. Kvankam dum la lastaj dek jaroj bulboj estas nova produkto. Printempe do ankaŭ ĉi tie floroj kolorigas la kampojn. Baldaŭ ni nun alvenas al la finstacio *Medemblik* post veturo de unu horo. Same kiel Hoorn, Medemblik estas urbeto kun haveno ĉe IJsselmeer (antaŭe: Suda Maro). Dum la 16a kaj 17a jarcentoj, kiam la vigla komerco kun orienta kaj okcidenta Indioj riĉigis la holandajn komercistojn, ĉi tiuj havenoj estis gravaj: la ŝiptrafiko al kaj de Amsterdamo okazis tra la Suda Maro al la Norda Maro kaj la velŝipoj ofte dum tagoj aŭ eĉ semajnoj devis atendi favoran venton.

Medemblik estas fortigita urbo ek de la jaro 1288, kiam la grafo Floriano V konstruigis la kastelon. Promenante de la stacio al la haveno vi certe vidos tiun kastelon kun la nomo Radboud (Radboud estis la nomo de frisa reĝo el la 8a jarcento).

Post mallonga promenado ni atingas la havenon en kiu atendas nin ŝipo, veturigonta nin al Enkhuizen. En tiu havenurbo ni vizitos la subĉielan Zuiderzee-muzeon. Sed pri tiu muzeo legu alian artikolon.

Spite al ĉio la trafiko progresas

Nova fervoja stacidomo en Beogrado

Post la granda sukceso de la filmo de Emir Kusturica 'Subtero – estis iam iu lando' (kiu ricevis La Oran Palmon en la ĉijara filmfestivalo en Kanno (FR)), estis solene inaŭgurita tre moderna subtera fervoja stacidomo *Vukov spomenik* en la centro de la ĉefurbo. "Internacia blokado kaj nekredebla ekstera premo ne povis malebligi Beogradon ricevi la plej belan kaj la plej modernan subteran stacidomon en Eŭropo", diris tiuokaze la prezidento de Serbio Slobodan Milošević.

La fervoja stacidomo *Vukov spomenik* estas unika konstrua kaj trafika objekto, kiel rezulto de scio kaj laboro de enlandaj ekspertoj, finkonstruita kaj transdonita al ekspluatado spite al la sankcioj de UN; ĝi prezentas la unuan grandan paŝon al modernigo de la serba fervojo ĝenerale – tio estas komuna opinio de ĉiuj ĉeestantoj al la solena inaŭguro de la stacidomo. En ĝia konstruado partoprenis proksimume 70 entreprenoj, institucioj kaj institutoj.

La stacidomo troviĝas 40 metrojn sub la tero kaj ĝiaj kajoj estas longaj 220 metrojn. Sur la kajoj troviĝas multnombraj butikoj, biletvendejoj, oficejoj ktp sur entuta surfaco de 2500 m². La oficistaro konsistas el 160 junaj kaj kapablaj trafikaj kaj aliaj fakuloj. Speciala atento estas dediĉita al la sekureco de la instalaĵoj.

La stacidomo *Vukov spomenik* estas parto de la projekto 'Beograda fervoja nodo', kiu grandparte estas finita. La ĝisnunaj kostoj atingas la ciferon de 700 milionoj da dolaroj.

Mgro G. Sredić

(el *Jugoslavia Fervojisto n-ro 3-4/95*)

Protokolo de la kunveno 'Movadaj aferoj'

en la 47a IFEF-kongreso en Pécs (HU) - 25.05.1995

La sekretario BOLOGNESI bonvenigas la partoprenantojn kaj rapide klarigas la celojn de la kunveno, kiu jam de jaroj intencas libere diskutigi traktante ne fakajn temojn, sed ĝeneralajn primovadajn temojn ĝuste por interŝanĝi spertojn kaj doni/ricevi la plej lastajn utilajn informojn en la espero apliki ilin en la propra agado.

S-ano Leopold PATEK (AT) informas ke IEMW (la internacia Esperanto-muzeo en Vieno), kunlabore kun la Bratislava E-Sekcio (SK) eldonos novan revuon kune redaktitan. Nun en la muzeo deĵoras tri (antaŭe du) homoj pagitaj de la ŝtato.

D-ro Imre PETHES (HU) salutas nome de Mondpaca E-Movado (MEM). MEM instigas la esperantistojn defendi la pacon. Li informas pri la nuna situacio, kiu vidas membrojn en 18 landoj (antaŭe 22). Revuo aperas kvarfoje jare. La fervojistaj societoj multe helpas per uzo de salonoj ktp.

S-ano Ferenc KAPCSÁND (HU) sciigas ke kvar najbaraj landoj (DE, SK, AT, HU) planas eldoni komunan internacian revueton kun naciaj fervojistaj novaĵoj. Cetere oni konstruos novan linion inter SK kaj HU. Li informas ke en telefonlibro en HU estas tuta paĝo de Esperanto-propagando.

S-ano Laurent VIGNAUD (FR) plendas ke en la surbrusta ŝildeto en Pécs ne tiel okulfrape aperas la vorto Esperanto kaj la landokodoj, kiel okazis en aliaj IFK. Espereble en Hago oni atentas pri tio. Li certas ke almenaŭ en kelkaj landoj la registritaj organizoj rajtas senpagan enskribon en la telefonlibro.

S-ano Rolf BERGH (NO) raportas ke en NO oni dissendas radiokursojn por lernejoj dum entute 140 horoj. Jam alvenis novaj esperantistoj. Li ankaŭ informiĝas pri la Fervojista Koresponda Servo (FKS) flegita de Gimelli kaj demandas ĉu FS (Italaj Fervojoj) estimas Esperanton.

D-ro Bolognesi respondas pri FKS donante klarigojn kaj pri FS, kiu iel helpas la movadon pere de DLF (sociala servo por fervojistoj).

Inĝ. Ladislav KOVAŘ (CZ) informas pri la iniciatoj de la 150jubilea datreveno de la fervojo, dum kiu oni organizis nostalgiajn veturvojaĝojn, profitante por propagandi.

S-ano Wilhelm BARNICKEL (DE) informas pri la fakdelegitoj (FD) pri fervojo ĉe UEA, pri granda utilo en propagando havi la vorton *Esperanto* en la telefonlibro (tio kostas en DE nur 60 DEM jare). Li varme konsilas tion. Fine li sciigas ke la DE-kanceliero Kohl uzis esprimojn pri Esperanto, sed fuŝe kaj mise.

Prof. Catina DAZZINI (IT) plendas, ĉar Esperanto ne estas vaste konata. La angla estas ĉie, eĉ sur la CD de UIC. Malbona juĝo al Esperanto certe venas el la esperantistoj mem. Ŝi diskonigas la novan libron *Ludu kun ni* de E. Formaggio, kiu enkondukas specialan lingvo-orientadon.

D-ro Serio BOSCHIN (IT) donas diverstipajn informojn. Unue li laŭdas la laboron de G. Gimelli, poste li aludas al la paĝoj kun la ĝeneralaj avertoj en la horarlibroj (nun estas 8 fervojoj) kaj fine aludas al sia agado en IKUE, kiu nun ligas 31 landojn. IKUE nun posedas en Romo propran sidejon kun unu salajrita oficisto, kiu ankaŭ enloĝas ĝin. IKUE starigis ankaŭ fonduson por alfabetigo en la malriĉaj landoj.

S-ano Max FINKELZELLER (AT) estas FD pri turismo en Vieno kaj ofte gvidas grupojn. Li taksas tiun agadon bonega propagandilo. Oni forvendu Esperanton, kompreneble laŭ la idealisma vidpunkto.

S-ano Jovan MIRKOVIĆ (SI) informas ke eblas konsulti paĝon en la specialaj servoj en televizio. Ĉe li estas paĝo n-ro 311.

Fine multaj ĉeestantoj diskutas longe pri la novaj teknologioj: komputiloj kaj koncernaj programoj kun specialaj ĉapelitaj karaktroj, elektronika poŝto, reto 'Internet' ktp. Tio ja estas la estonto por la esperantistaro, kiu tiel povos eĉ pli rapide komuniki tra la tuta mondo.

Bologna, 30.06.1995
Protokolis: Sk Romano BOLOGNESI

Resumo de la ĉefa fakprelego

en la 47a IFEF-kongreso en Pécs (HU) – 25.05.1995

Dr-o József Halász

La evoluo de la hungara trafiko ĝis la 1100-jara datreveno de la patrujokupado

La historio de la hungara trafiko atestas, ke la trafiko tiam evoluis rezultohave, kiam la nacia ekonomio funkciis bone.

Unu el la demonstraj ekzemploj de tiu tezo estas la lasta kvarono de la pasinta jarcento. Ĉi tiu periodo estis epoko de kreskado de la hungara industrio, kaj samtempe tiu de nia trafiko.

Ankaŭ nun ni povas paroli pri evoluo de nia trafiko, tamen nun tiun evoluon stimulas ne bonstata ekonomio. La ideo – ke Budapeŝto kaj Vieno aranĝu komune mondekspozicion en 1995 – naskiĝis en 1988. La moto de la planita ekspozicio estis *Pontoj al la estonto*. La preparaj laboroj jam komenciĝis, kiam en 1991 rezulte de referendumo la loĝantaro de Vieno retiriĝis de la aranĝo de komuna mondekspozicio. La tiama hungara registaro decidis tiel, ke Hungario memstare aranĝos la ekspozicion en la jaro 1996 anstataŭ 1995. En ĉi tiu jaro estos la 1100-jara datreveno de la hungara patrujokupado.

Inter la preparlaboroj de la ekspozicio komenciĝis konsiderindaj evoluigoj ankaŭ sur la tereno de la trafiko.

En 1994 – sekve de la landa baloto – la nova registaro decidis rezigni la aranĝon de la mondekspozicio pro la malfavora ekonomia situacio de nia lando, tamen la solenaĵoj de la 1100-jara historia datreveno okazos. Temas pri serio de solenaĵoj de la historiaj eventoj, kiu daŭros ĝis la jaro 2000.

La trafikaj evoluigoj antaŭeniris kaj atingis tian preparstaton, ke ilia efektivigo jam estas laŭcela kaj necesa. Pro financaj problemoj verŝajne la finkonstruado iom prokrastiĝos, sed nepre okazos.

Konsiderindaj rezultoj naskiĝis sur la teritorio de la evoluo de publikaj vojoj, budapeŝta urba trafiko kaj la fervojo.

Relative rapide konstruiĝis tiu aŭtovojo, kiu kondukas el Budapeŝto al Vieno. Ĝia grava etapo – kiu preteriras urbon Győr – finkonstruiĝis en 1994. Inter Győr kaj la landlimo la aŭtovojo konstruiĝas en 1995. Rezulte de tiu grava konstruado, efektiviĝos grandkapacita kunligo inter tri ĉefurboj: Budapeŝto, Vieno kaj ekde 1997 Bratislavo. Ĉi tiu etapo estas menciinda, ĉar en nia lando ĝi estos la unua etapo, kiu konstruiĝas kiel koncesiita aŭtovojo.

Nia vojreto – simile al la fervoja reto – historie elformiĝis direktante al centro. 60%-oj da niaj vojaj pontoj super Danubo troviĝas en Budapeŝto. La plej granda parto de nia transita trafiko trairas ankaŭ nian ĉefurbon, kaŭzante preskaŭ neeltenceblajn problemojn por la loĝantaro. Ĉi tiun zorgon moderigos tiu ringoforma aŭtovojo ĉirkaŭ la ĉefurbo, kiu parte jam konstruiĝis, parte nun estas projektita. Ĝis nun pretiĝis ĝia suda sektoro kun novkonstruita Danubo-ponto. La konstruado daŭras.

Tiuj trafikaj esploroj, kiuj tuŝas la tutan teritorion de la ĉefurbo, kaj serĉis la plej bonajn alternativojn de la evoluigo, almontris la evolumankojn de la suda urboparto. La plej grava konstataĵo de tiuj esploroj estis, ke la suda parto estas nepre evoluenda. Sen evoluigo la ĉefurbo iĝus plenŝtopita kaj ĝis la jarmilŝanĝo ankaŭ la malgrandaj ettrafikaj stratoj iĝus plenaj. Ĉi tiu suda parto estis la projektita loko por la planita mondekspozicio.

La plej grava vidindaĵo de la ĉefurba evoluigo estas la konstruata *Danubo-ponto*. La celo estas parte, ke la grava kvanto de la trafiko estu direktata el internaj dense loĝataj urbo-

partoj al la eksteraj, ĉefe industriaj partoj per helpo de novaj vojoj, aŭtovojoj kaj Danuboponto], aliparte moderigi, poste haltigi la malpliiĝon de la proporcio de la komuna trafiko.

El la branĉoj de la trafiko la situacio de la fervojo estas la plej malfacila. La duarangaj fervojlinioj atendas decidon pri siaj sortoj. La reorganizado de la fervoja administrado bezonas ŝtatan subvencion. La trakaro estas en malbona stato, ĝia rekonstruado estas bezonata. Por pliboniĝi la konkurkapablon la fervojo devas daŭrigi la modernigadon kaj la elektrizadon.

El tiuj rekonstruaj laboroj, kiuj nun okazas sur la teritorio de la Hungaraj Ŝtatfervojoj, la plej grava estas la modernigado de la fervojlinio Budapeŝto-Hegyeshalom. Ĉi tiu linio havas internacian gravecon, ĝi servas la kunligon de nia lando al okcidenta direkto. Por la modernigado Germanio donis krediton, kies repagon garantias la hungara ŝtato.

La tempodaŭro de la vojaĝo inter Budapeŝto kaj Vieno estas nun 170 minutoj kaj post la modernigado du horoj.

La planita rapido estas 160 km/h, kiu efektiviĝos sur nur 60%-oj de la tuta linio pro la malfavoraj terenaj cirkonstancoj, kaj kelkloke pro la dense prikonstruita ĉirkaŭaĵo.

En la stacioj – kie ankoraŭ ili mankas – interkajaj subpasejoj konstruiĝas por la pasaĝeroj. Malpliiĝos la nombro de la traknivelaj pasejoj, sed ilia tuta likvidado sur la linio nun ne estas planita. Pro la pligrandigo de la rapido konstruiĝas 150 pontoj, kaj moderniĝas la staciaj kaj eksterstaciaj bloksistemoj. Ĉi tiu fervojlinio estas la unua en nia lando, kie konstruiĝas elektronika bloksistemo. El telekomunikadaj instalaĵoj ni devas mencii la videbligajn pasaĝerinformajn instalaĵojn, la reton de la trajna radiofonio, kaj optikan telekomunikadan kablosistemon.

La tutan modernigadon bezonas la trakcikurenta reto, la elektrosubstacioj kaj nadlorelhejtado.

La modernigado de la trakoj estas nur unu kondiĉo de la pli granda rapido kaj komforta vojaĝo, la alia estas la konvenaj vagonoj. La modernigado de la trakoj atendeble kostas 200 milionojn da DEM kaj la Hungaraj Ŝtatfervojoj aĉetas germanajn pasaĝervagonojn tipajn Z2 kontraŭ 170 milionoj da DEM.

La modernigado certigas la teknikan bazon de tiu perspektiva evoluigo, kiu estos konvena por rapido 200 km/h.

Similan gravecon havas la fervojlinio Budapeŝto-Kelebia, kiu donas kunligon por nia lando al Balkano. Ankaŭ ĉi tiu linio bezonas modernigadon. Iam ĝi estis dutraka, sed la packontrakto post la unua mondmilito devigis Hungarion malkonstrui unu el la trakoj.

La modernigado de tiu ĉi linio nun estas en prepara stato.

Laŭ la planoj en la estonto denove ĝi estos dutraka linio. Kiel grava parto de la eŭropa reto, ĝi bone servos la kunligon inter Okcidenta Eŭropo kaj Balkano.

Sur la tereno de la evoluigo de la trafiko nia lando devas amortizi plurjarajn ŝuldojn. La nunan evoluigon stimulis la planita mondekspozicio, sed la vera bazo de la evoluigo povas esti prospera, vigliga nacia ekonomio. Nun ni esperas, ke sekve de la transformiĝo de la ekonomio, komenciĝos la tre dezirita kaj atendita prospero.

Agado en Jugoslavio

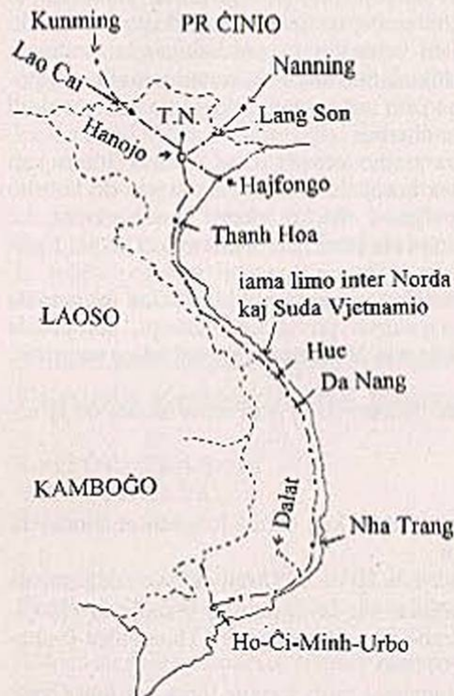
La fak-scienca revuo *Železnice* (Fervojoj) Beograd, elsendis kune kun sia n-ro 4/95 seperajon, kies titolo estas *Problemo de internacia kompreniĝo kaj Esperanto kiel optima solvo*. La seperaĵo ampleksas 12 paĝojn en Esperanto kaj jugoslava lingvoj, kaj la tekston verkis mgro Gvozden Sredić. El la subtitoloj ni menciu i.a. 'Kial internacia lingvo?', 'Kial Esperanto?', 'Komenco kaj evoluo de Esperanto-movado inter la fervojistoj', 'Aktiveco de esperantistoj ĉe Jugoslaviaj Fervojoj', 'Internacia kunlaboro: faka perfektigado kaj interŝanĝo de spertoj'.

La fervojo en Vjetnamio

Hanspeter Sibold (Lupfig/Svislando)

En 1990 mi havis la eblecon partopreni en fervoja studvojaĝo al Vjetnamio. Mi do raportas, kion mi tie vidis kaj travivis.

Ni – grupo de 26 amikoj de la fervojo el Svislando kaj Germanio – flugis tra Bankoko al Hanojo (Hanoi), la ĉefurbo de Vjetnamio. De tie ni veturis al Hajfongo (Haiphong) kaj al Thai Nguyen, vizitis kelkajn lokomotivejojn kaj riparejojn kaj vojaĝis poste per la Indoĉina-ekspreso al Ho-Ĉi-Minh-Urbo (iama Sajgono/Saigon). La fervojo en Vjetnamio nomiĝas Duong Sat Viet Nam (DSVN). En la reto de DSVN ekzistas normalŝpuraj fervojoj (precipe en la nordo) kaj etŝpuraj fervojoj (1 m), inter alie la itinero Hanojo – Ho-Ĉi-Minh-Urbo, sur kiu trafikas la Indoĉina-ekspreso (vidu la mapon), kaj linioj kun 3 reloj (por kaj etŝpuraj kaj normalŝpuraj trajnoj). Speciale ni interesiĝis kompreneble pri la vaporlokomotivoj de DSVN, kiuj en la nordo de la lando ankoraŭ ekzistas. Tiujn ni rigardis en lokomotivejoj kaj ili tiris ankaŭ trajnojn, per kiuj ni veturis. La lokomotivejo Hanojo situas rekte apud la stacio de la urbo. Laŭ informo de la tiea estro oni daŭrigas la trafikon per vaporveturado tiom longe, kiom ekzistos funkciaj maŝinoj. Longaj vicoj de ne plu funkciantaj vaporlokomotivoj servas kiel rezervaj maŝinpartoj.



Pri la speciala veturo Hanojo – Hajfongo (havenurbo, famkonata el la tempo de la milito en Vjetnamio): La ĉ. 200 km longa veturo okazis per trajno de du litvagonoj kaj unu restoracivagono, tirita de vaporlokomotivo, tipo 131. Verŝajne estis unu el la lastaj veturoj de tiu speco de lokomotivo.

Pri la speciala veturo Hanojo – Thai Nguyen (ĉ. 200 km): Normala ŝpuro. La trajno estis tirita de lokomotivo de tipo GP 6. La pasaĝervagonoj estis lignaj vagonoj el Ĉinio kaj motorvagona remorko el Francio (vidu la frontpaĝan foton).

Pri la veturo en la Indoĉina-ekspreso Hanojo – Ho-Ĉi-Minh-Urbo (ĉirkaŭ 1730 km): La trajno havis 14 pasaĝervagonojn kaj unu varvagonon. Nia veturo okazis en kelkaj etapoj. La rapido de la trajno ofte estis nur 30-40 km/h, la veturdaŭro estis ĉ. 70 horojn. Pli grandan rapidon la trakaro ne permesis, sed riparoj estis observitaj. Oni kuplis ĉiam niajn tri specialajn vagonojn al la ĉiutage veturanta trajno. La linio estas unutraka, kiel la plej multaj linioj de DSVN. Kruciĝo kun la kontraŭdirekta trajno estis ĉiam granda evento. La unua etapo okazis inter Hanojo al Than Hoa (per vaporlokomotivo, tipo 141). Tie ankaŭ ekzistas lokomotivejo. La veturo suden – parte laŭlonge de la marbordo – estis tre interesa, distroriĉa kaj ekscitiga. Oni vidas multon de la pejzaĝo. Norde de Hue, kie iam

troviĝis la landlimo inter Norda kaj Suda Vjetnamio, videblas ankoraŭ multaj ruinoj, tombejoj kaj monumentoj honore al la mortintaj soldatoj. Sekvaj celoj de la etapoj estis Hue, Da Nang kaj Nha Trang. De tie ni veturis krome al Dalat (per aŭtobuso en la montaron) por viziti la ekzistantajn eks-svisajn dentradajn vaporlokomotivojn. Intertempe ili estas retransportitaj al Svislando por esti ekspoziciataj en la transporta muzeo de Svisio en Lucerno (intertempe ne plu). La trakon al Dalat oni ĝuste tiam malfunkciigis, do tiun interesan surmontan fervojon oni nun ne plu povas uzi aŭ vidi.

Ĝeneralaj observadoj

Elektrizitaj itineroj ne ekzistas en Vjetnamio. Krom la vaporaj, oni uzas nur dizelajn maŝinojn. La lokomotivoj kaj la vagonoj havas la centran bufran kuplilon. La vjetnamaj fervojistoj estis afablaj kaj helpemaj, kvankam ili ne tute komprenis nin fervojamikojn kaj niajn dezirojn. En Da Nang okazis spontana gvido tra la stacio, inkluzive la lokomotivejo. Je tiu okazo mi ankaŭ interŝanĝis fervojan ĉapon (vidu la foton; la aŭtoro estas kolektanto de tiaj ĉapoj kaj posedas jam pli ol 550 el la tuta terglobo). Kutime eksterlandanoj ne rajtas veturi fervoje, do ili ne havas kontaktojn kun la fervojistoj. La administracio de DSVN situas en Hanojo. Tie oni organizis jam la vendadon de fervojaj artikloj. Oni vendis fervojistajn ĉapojn, porkontrolistajn brakbendojn, trajnfinajn lanternojn, ŝildojn de vaporlokomotivoj kun emblemoj de la fervojo ktp. La pasaĝera trafiko okazas laŭhorare; veturas



ĉirkaŭ du ĝis tri trajnoj potage sur regionaj itineroj. La vartrafiko okazas laŭ bezono. Ankaŭ tie la kamionoj konkurencas pli kaj pli kun la fervojo, tiel ke multaj aldonaj trakoj en havenoj ne plu estas servataj. Por la pasaĝertrafiko oni uzas ĉiam pli aŭtobusojn, por turistoj nur tiajn. La trafiko en kaj ĉirkaŭ Hanojo ankaŭ ne plu estas servata de la fervojo. Fervojaj pontoj sur la itinero Hanojo – Hajfongo super riveroj estas ofte konstruitaj kaj por fervojaj kaj por surstrataj veturiloj, do estas uzataj en tielnomata miksita trafiko. Do kiam venas trajno, oni haltigas la surstratan trafikon. Sed ankaŭ la surstrata trafiko disponas ofte nur pri unu traceo, do povas cirkuli nur alterne.

Nia trajno atingis Ho-Ĉi-Minh-Urbon kun kvar horoj de malfruo. La stacio de la urbo troviĝas ĉ. tri km ekster la urbocentro. La iama ĉefa stacio en la urbomezo ne plu funkcias.

Sume mi povas diri, ke estas ne tre agrabla perspektivo pri la tiea fervojo, kio pro la longdaŭra Vjetnam-milito ankaŭ ne surprizas.

(La tekston tradukis kaj la fotojn prizorgis: Walter Ullman (DE), kiu estas amiko de la ne-esperantista aŭtoro).

Aldonoj de la tradukinto:

DSVN estas membro de OSShD (= OSJD; organizaĵo por kunlaboro de fervojoj) kaj havas la internacian kodnumeron 32.

La granda parto de la fervojo (ankaŭ de la stratoj) estis detruitaj dum la milito inter 1965 kaj 1975. Por rekonstrui la reton, oni riparis 185 staciojn, inter ili la ĉefstacion de Hanojo, kaj pontojn kun entuta longeco de ĉirkaŭ 10 km.

Jam je la 20.06.1977 oni denove malfermis la trafikon sur la itinero de Hanojo al Ho-Ĉi-Minh-Urbo, la tielnomata Thang-nhat-(=unueco) linio.

Vjetnamio estas fervoje ligita nur kun Ĉinio,

sed temas pri kunligo, kiu ne plu funkcias ekde la lastaj malamikaj bataletoj inter ambaŭ landoj. La najbarlando Laoso ne posedas fervojon kaj kun Kamboĝo ne ekzistas ligo fervoja.

Al Ĉinio kondukas du linioj:

a) Hanojo – Lao-Cai – Kunming (Ĉinio) – dutraka, sed etŝpura;

2) Hanojo – Lang-Son – Nanning (Ĉinio) – normal- kaj etŝpura ĝis Lang-Son kaj de tie normalŝpura translima. La nuna longeco de la fervojaj linioj estas ĉirkaŭ 2500 km (ambaŭ ŝpuroj).

Esperanto kaj paco

1945 – 1995: kvindekjara datreveno. Finfine, post ses longaj nigraj jaroj, kiuj mortigis milionojn da homoj, denove revenis la paco. Neniam la paco estis tiel ege dezirata, atendita de ĉiuj batalantoj, ĉu amikoj, ĉu malamikoj.

En tiu maja monato en multaj landoj, kiuj suferis pro tiu monstra milito sub malsimilaj ĉieloj, per malsimilaj lingvoj, unu emocia alvoko estis lanĉita al homoj por la saĝo, por la konkordo, por la paco. Cele ke la forgeso ne venu same kiel dika tavolo da neĝo sur vintra pejzaĝo por stompi, superkovri, kaj konsekvence vanigi la buĉoferon de tiuj miloj da junaj soldatoj mortintaj en ĉiuj bataloj. Mortintaj por tiu paco, kiun oni ofendomokas nuntempe tie kaj tie tra la mondo. Tiu paco, kiu estas tiel malfacile starigebla. Kolombo de la paco! Malfeliĉa birdo, kiu ne plu povas nesti kviete en iu ajn loko de la vasta mondo! La junuloj devas neniam forgesi tion: PACO kaj LIBERECO estas la kernaj fundamentoj de la feliĉo por ĉiuj homoj, kaj ankaŭ nepre necesaj al la kultura kaj historia grandeco de ĉiu nacio.

Ĉi-jare, okaze de tiu datreveno, oni aŭdos multe da parolo pri la paco. Ĉiuj konsentas pri ĝia ne-anstataŭebla valoro, sed kiom da personoj aludos samtempe pri tiu mirinda pacilo, kiu nomiĝas Esperanto?

Esperanto enhavas internan ideon, kiu estis nomita de Zamenhof *esperantismo*. Dum la kongreso en Boulogne en 1905 Zamenhof diris – inter alie – pri tio:

> "Esperanto donus al la homoj de malsamaj nacioj la eblon komuniki inter si, kaj povus servi kiel paciga lingvo de publikaj institucioj en tiuj landoj, kie diversaj nacioj batalas inter si pri la lingvo..."

En tiu kvindeka datreveno, en nia esperantista aktiveco, ni pensu pri tiuj paroloj de Zamenhof. Ni ne nur menciu la privatajn haveblajn avantaĝojn per la lernado de la internacia lingvo, sed ni alvoku la emon de ĉiu homo al paca vivo, ... kaj lia deziro de frata interkomprenado de la tutmondaj popoloj. Utopio? Povas esti. Sed tamen facile atingebla celo pere de ESPERANTO.

Pierre ROBIOLLE (FR)

(el *esperanto fervojisto*, n-ro 538, junio 1995)

Fervoja Koresponda Servo



S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galatí

Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.

Aldonu se eble internacian respondkuponon. Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Rumanio.

Ĉu vi konas la STATUTON?

Nu bone, nomiĝas ja 'STATUTO kaj regularoj'. Sed kial? Laŭ Plena Ilustrita Vortaro *statuto* = fundamenta regularo de asocio, … . Sed mi ne volas okupiĝi pri nomoj. Sed vere, mi demandas ĉiujn IFEF-membrojn: Ĉu vi konas la statuton de IFEF? Ĝi ja estas bazo de nia laboro. Ĝi evoluiĝis dum sia vivo ĝis ĝi atingis la nunan staton, la staton, kiu validas ekde majo 1994. Ĝi montras la kolektadon de spertoj – kaj ĝi servu por la estonto. Ĉu ĝi kapablas tion lastan? Bonvolu pardoni, ke mi dubas.

La 47a IFEF-kongreso ŝanceligis eĉ la ekziston de nia federacio. Tiu timiga situacio igis la jam siajn demisiojn anoncintajn estraranojn daŭrigi la gvidadon de IFEF por pluaj tri jaroj – kaj poste definitive ne plu!!! Kaj kandidatoj? Ĉu iu el ni ĉiuj, kiuj ja tre ŝatas nian federacion, emas transpreni iun el la poste vakaj funkcioj? Neniu aŭdis ian jeson. Do – kiel daŭrigi? La landaj asocioj de IFEF nun devas serĉi en siaj vicoj kapablajn homojn kaj instigi ilin, ke ili emu fariĝi funkciulo de IFEF aŭ eĉ transpreni estraran taskon. Sed tio preskaŭ ne eblas, ĉar la *Ĝenerala Regularo* § 18 de la statuto sub e) postulas, ke la kandidatoj "havu spertojn en la federacia laboro". Kaj tio estas la pli aĝaj inter ni. Do – jam tre malnova postulo – ni varbu junulojn por la oficoj! Bonega ideo! Sed ideoj ne helpas konvinki iun. Nu, ni montru niajn publikajn sukcesojn – apliko de Esperanto ĉe la fervojoj. Sed tiaj sukcesoj ne estas sufiĉe allogaj, ĉar ili estas esceptoj. Jes, RailLexic, la elektronika UIC-leksikono nun prezentas ankaŭ Esperanton por ĉies uzo. Kaj la apliko? Nia plej grava celo tio estas! Do ek al …Sed por instigi …

Se la atingoj ankoraŭ ne sufiĉas por konvinki iun, ni montru nian vojon tien, nian teknologion! Kaj nia teknologio estas formulita en nia statuto.

Kaj jen la problemo: La 'STATUTO kaj regularoj' el majo 1994 ne estas en tia stato, ke oni tuj ekkonas, kio estas farenda nun, tuj. Mankas facila superrigardo, ekzemple pri la taskoj de certa ofico. Se mi serĉas helpon en la 'Indekso' mi nur povas kapitulacii. Ekzemple sub IFEF-sekretario estas listigitaj la paĝoj 4, 7, 9-12, 15, 18, 22, 23 kaj 26, do entute 11 paĝoj. Tio estas pli ol triono de la tuta verko, kiun mi devus tralegi por trovi la tutan taskaron de la sekretario! Se iu eĉ nur unufoje provas fari tion, tuj retiriĝas el la pensoj pri ebla kandidatiĝo.

Kaj la celoj de IFEF – laŭ mia opinio la plej grava en la statuto – estas menciitaj nur sub 'Ĝeneralaĵoj'. Kaj la due plej grava, la federaciaj taskoj, troviĝas en la fino sub 'Laborplano'. Tiu laborplano estas bona kaj ĉiam valida demandfolio por la jarraportoj, sed ne taŭgas por vere agi. Multaj etaj taskoj estas detalege formulitaj en la statuto (… kaj regularoj), kial? Se oni lasus al responsuloj iom da libero agi, sen reglamenti ĉion, la statuto grave malŝarĝiĝus kaj la aganto trovus ĝojon en sia laboro.

Grave: Ni volas instigi junajn homojn daŭrigi sukcese la IFEF-laboron. Ni devas atenti, ke ili estas modernaj homoj kaj volas agi moderne. Do la statuto nepre devas moderniĝi, ne nur per etaj paŝoj, sed radikale!

Mia propono estas, ke la nova 'STATUTO de IFEF' (mallonge: Statuto) devas komenciĝi per la fundamento de IFEF, sekvata de la celoj kaj taskoj, kiujn oni devas formuli celkonscie. Sekvu la taskaroj de la strukturaj unuoj (estraro, komitato, komisionoj, komisiitoj, membroj). Kaj en kvara punkto sekvu specifa regularo, do detaligoj, plejparte pri la interna laboro, ekzemple la taskodivido interne de la estraro kaj de la komitato, la reguloj por kongresoj, por komisionoj, pri honorigoj, pri la federacia organo ktp.

Ĉar nun ĉiu trovus siajn taskojn sub nur unu punkto, ni eĉ povus nuligi la limdatan tabelon, kiu nur estas probleme utiligebla.

Fine mi ankoraŭ volas aldoni: Ni demokratiigu la Statuton por havi pli bonan bazon agi en la senco de la IFEF-celoj kaj ĝenerale por la publika agnosko de Esperanto kiel funkciantan kaj helpeman lingvon.

Horst THEURICH (DE)

Niaj jarkunvenoj

Jarkonferenco de FS ĈEA

Okaze de solenaĵoj dum la 150a datreveno de la fervoja linio Olomouc – Česká Třebová – Praha okazis en la tagoj 25a ĝis 27a de aŭgusto 1995 en la 'fervojista' Česká Třebová ankaŭ la 29a Jarkonferenco de Fervojista Sekcio ĉe ĈEA.

Vendrede la 25an posttagmeze alveturadis partoprenantoj plejparte per trajnoj. En la fervoja stacio bonvenigis ilin ne nur organizantoj gvidataj de inĝ. Jiří Vencl, sed ankaŭ staciaj laŭtparoliloj en Esperanto kaj ĉeĥa kaj lumstria informa panelo, aranĝita en la stacidoma vestiblo fare de inĝ. Kovář en kunlaboro kun staciestroj inĝ. Jaroslav Tvrdík kaj inĝ. Jindřich Schmid.

La labora parto de la konferenco okazis vendrede vespere en Kultura Klubo. Prezidanto de FS ĈEA Jindřich Tomíšek bonvenigis ĉiujn partoprenantojn kaj gastojn el Aŭstrio, Germanio, Hungario, Nederlando, Pollando kaj Slovakio. Poste li raportis pri la tutjara agado kaj aktivecoj de FS ĈEA. La konferencon salutis krom aliaj Horst Theurich kiel reprezentanto de IFEF kaj Germanio, por ĈEA salutparolis vicprezidanto d-ro Petr Chrdle. En sia alparolo li atentigis, ke venontjare okazos post 75 jaroj denove Universala Kongreso en Praha, temos pri la 81a UK, kiu okazos en la tagoj 20a ĝis 27a de julio 1996 en Palaco de la Kulturo. Li informis ankaŭ pri la 37a IFES, okazonta en la tagoj 18a ĝis 24a de februaro 1996 en Kouty nad Desou en nordmoravia montaro Jeseníky.

Gasto el Nederlando, samideanino Gerry Schavemaker informis pri la venonta 48a IFK en Hago de la 11a ĝis 18a de majo 1996.

Komuna vespermanĝo (kaj aliaj komunaj manĝoj) okazis en proksima fervojista manĝejo *Sever*. Dum posta amuza vespero en Kulturklubo oni aŭskultis muzikon de sinjoro Stránský, E-kantojn kaj dancojn en prezento de la loka E-klubo. La gejunuloj estis vestitaj en ĉeĥaj naciaj kostumoj.

Sabate akceptis la partoprenantojn de la konferenco en la sidejo de komerctransporta direkcio inĝ. Josef Jirsa, kiu informis pri programo de la solenaĵoj, kiuj en la samaj tagoj estis organizataj en Česká Třebová, sed ankaŭ pri organizaĵo de Ĉeĥaj Fervojoj kaj pri konstruado de la nova fervoja koridoro. La programo daŭris per komuna vizito en deponejo de relveturiloj, kie oni spektis ekspozicion de modeloj kaj historiaj dokumentoj.

Post tagmanĝo ni vizitis fervojan entreprenon *ŽOS Česká Třebová*, kie akceptis la konferencanojn direktoro inĝ. Švercl kaj vicdirektoro inĝ. Doleček. Poste ni vizitis ekspozicion de lokomotivoj.

Sabate vespere la programon organizis inĝ. Jiří Vencl, kiu krome deklamis E-versaĵon 'La lingvo internacia'. Inĝ. Zdeněk Polák parolis pri la okazinta 50a datreveno de la Plialta Trafika Akademio en Česká Třebová.

Dimanĉe oni organizis la programon laŭ grupoj kaj intereso. Kelkaj partoprenis katolikan sanktan meson en la preĝejo de Sankta Jakobo, aliaj vizitis preĝodomon de Ĉeĥoslovaka husana eklezio, aliaj forveturis por partopreni rondveturon en historia trajno tra fervoja reto. Antaŭ tagmanĝo oni komune vizitis ekspozicion de litografaĵoj kaj bildoj de Jiří Bouda en Dělnický dům.

Post komuna tagmanĝo en Sever la konferenco oficiale finiĝis. Kvankam okazis iuj mankoj, ekzemple iom malfrua komenco de la labora parto de la konferenco, la partoprenantoj taksis la konferencon sukcesa. Precipe eksterlandanoj admiris la solenaĵojn, organizataj en tiu ĉi urbo okaze de la 150a datreveno de la fervoja linio Olomouc – Česká Třebová – Praha.

Jindřich Tomíšek

Modela agado en Rumanio

La 8an ĝis 10a de septembro 1995 la rumana IFEF-asocio REFA aranĝis sian sesan ĉefkunvenon en Galati, urbo proksima al la delto de Danubo. Partoprenis ĉ. 100 personoj. La plej gravaj inter ili estis la ministro por eksterlandaj aferoj M. Dinu, la prefekto por la regiono Galati, N. Beuran, la gvidanto de la rumana

FISAIC, ĝenerala direktoro I.V. Leancu, krome la ĝeneralaj direktoroj Bota el Galati kaj Nazarie el Iasi. Gvidis la kunvenon la prezidanto de REFA, inĝ. M. Stefan. La lokan organizadon trafe majstris inĝ. S. Porupka.

En la labora parto la Honora Prezidanto de IFEF, J.Giessner, salutis nome de la IFEF-estraro kaj de GEFA. Oni diskonigis la raportojn de la REFA-estraro kaj elektis la estraron por la venonta laborperiodo, t.e. la estraro estis komplete reelektita. Oni povas konstati, ke la asocio serioze laboras kaj ĉiuflanke progresas. Ekzemple REFA sendos ĉi-aŭtune grupon de 40 membroj al la pola urbo Bydgoscze, por tie partopreni en lingvokurso kaj tiel plialtigi la lingvonivelon de la membraro.

Post la oficiala laborkunsido okazis akcepto de estraro kaj eminentaj gastoj ĉe la distrikta prefekto en agrabla kaj humora etoso. Tio signifas gravan subtenon por la kolegoj en Galati.



Ministro M. Dinu (mald.) kaj prefekto N. Beuran vigle diskutas kun esperantistoj dum la jarkunveno

Sekvis kelkhora ŝipveturado sur la Danubo, dum kiu oni povis serioze kaj leĝere diskuti kaj ĝui la mildan aeron sur la ferdeko. En la eleganta manĝsalono estis servita bongusta tagmanĝo.

Saman vesperon ĉiuj renkontiĝis en restoracio "Ĉasisto" meze en arbareto. La tutan vesperon, pli klare la tutan nokton oni gaje kunestis kun muziko, dancado, manĝado, trinkado. Okazis danckonkurso kun premioj kaj kantkonkurso, en kiu rumanaj, persaj kaj germanaj kantoj estis prezentitaj. Daŭre kunamuziĝis la ministro, prefekto kaj ĉiuj ĝeneralaj direktoroj.

Ili fariĝis atestantoj, kiam ĉivespere estis fondita nova kultura grupo de la landa sekcio de FISAIC. Komisiita de la internacia prezidantaro de la fervojistaj filatelistoj, J. Giessner per kelkaj vortoj enkondukis seriozan ceremonion kaj transdonis filatelistan materialon al la nova gvidanto de la rumanaj fervojistaj filatelistoj, R. Kalinca. La gvidanto de la rumana FISAIC-sekcio dankis pro tiu denova helpo de la esperantistoj, sekve de kiu nun ekzistas jam 5 enlandaj kulturaj libertempaj branĉoj, inter ili kiel unua tiu de la esperantistoj, fondita en 1990.

Ke REFA vigle laboras, tion atestas la fakto, ke partoprenis pentristoj en festivalo en Stuttgart (DE) kaj kantistoj en Reims (FR). Oni devas gratuli al niaj rumanaj kolegoj pro tiaj rezultoj, kiujn ili dum nur malmultaj jaroj atingis.

Jogi

Aŭtuna renkontiĝo de GEFA

Zwickau, grava industria urbo en orienta Germanio, gastigis pli ol 70 fervojistajn esperantistojn okaze de ilia aŭtuna renkontiĝo (6.-8.10.1995). Dum la festvespero deziris sukcesplenan kongreson reprezentantoj de fervojo, sociala organizaĵo (BSW) kaj sindikato (GdED). Salutojn transdonis gastoj el Belgio, Danio (tiu ĉi ankaŭ nome de la IFEF-estraro), Francio, Pollando, Rumanio kaj Slovakio. Skribe salutis Ĉeĥio kaj Nederlando.

Junuloj de la loka muziklernejo rikoltis meritan aplaŭdon per verve luditaj klasikaj melodioj. Aliaj muzikistoj stimulis poste al vigla dancado.

Dum gvidata rondirado tra la urbocentro oni estis surprizita pri multaj historiaj konstruaĵoj, profanaj kaj ekleziaj. Turisma kulmino estis aŭtobusekskurso al la giganta fervojponto en la Göltzschvalo. Tiu plej granda ponto en la mondo estas konstruita en 1845-51 preskaŭ nur per brikoj. Sed la ekskursantoj admiris ankaŭ la bone konservitan mezepokan kastelon Schönfels (belroko). Aŭdinda estis la orgenkoncerto en la tiea kapelo kaj ĝuinda la

sekva kafo kun kuko.

Sub gvidado de GEFA-prezidanto J. Giessner la estraro analizis kun la distriktaj komisiitoj la nuntempan situacion kaj decidis pri venontaj taskoj. La dimanĉa matineo invitis al tri prelegoj pri grandaj fervojpontoj en Germanio kaj Skotlando. Post emociiga monologo de pola aktorino J.Gibczynska pri la sieĝo de Sarajevo finiĝis la tiujara kunveno de GEFA. Ankoraŭfoje la partoprenintoj komune tagmanĝis, antaŭ ol ili revojaĝis.

Ke ĉiuj aranĝoj bone sukcesis ŝuldiĝas al kolegino Claudia Trochold el Reichenbach. Elkoran dankon por ĉio.

W. Barnickel (DE)

Nekrologoj

La 29an de aŭgusto 1995 mortis en Havlíčkův Brod, Ĉeĥio

inĝ. Jaromír Řebíček.

Li naskiĝis 20.03.1908 en Vieno. Esperantisto li fariĝis en 1920, do 12jara. En 1921 li partoprenis la 13an UK en Praha, kaj du jarojn poste li partoprenis UK en Nürnberg. Dum sia altlerneja studado li faris ŝtatan ekzamenon pri Esperanto. Li fariĝis rekta membro de UEA kaj IAEF, poste IFEF.
En IFEF li seninterrompe kaj senbrue laboris dum jardekoj en terminologia fako. Li faris multan laboron kunligita kun la eldono de nova kelklingva fervoja vortaro, kie unu el la lingvoj estis Esperanto. Kiel membro de Terminara Komisiono li partoprenis kelkajn kongresojn de IFEF, ekz. en 1962 en Budapest, 1968 en Varna, 1969 en Avignon, 1975 en Villach. Por sia terminologia laboro li en 1977 estis nomumita Honora Membro de IFEF.
Inĝ. Řebíček estis aktiva ankaŭ en sia urbo Havlíčkův Brod, kie li gvidis kelkajn E-kursojn kaj en 1959 li helpis fondi E-rondeton. En 1965 li organizis ekspozicion 'Fervojo eksterlande kaj en nia lando'. Por liaj meritoj oni nomumis lin Honora Membro de EK en Havlíčkův Brod. Ankaŭ ĈEA honorigis lin pro lia multjara agado por Esperanto en 1989 per Honora Insigno ĈEA.
Per la forpaso de inĝ. Jaromír Řebíček FS ĈEA kaj IFEF perdis aktivan kaj laboreman membron. Ni adiaŭas kun li per la vortoj: 'Vi foriris, sed en niaj mensoj vi restas por ĉiam!'

FS ĈEA kaj IFEF

La 2an de oktobro forpasis en sia 77a jaro

Karl Stampe.

Karl Stampe aliĝis al DEFA en 1950, kaj jam meze de la 50oj li fariĝis estrarano de DEFA. Li estis dum 16 jaroj redaktoro de DEFA-bulteno (nuna Dana Fervojisto) kaj en la 10a IFEF-kongreso li estis membro de LKK kiel estro de gazetara servo.

IFEF kaj DEFA sincere kondolencas al la familio.



La 6an de oktobro post longdaŭra malsano forpasis nia fidela membro

Evert MULLER

en la aĝo de 74 jaroj.
Li estis membro de FERN ekde 1952. Kune kun sia edzino li vizitis multajn Esperanto-aranĝojn kaj IFEF-kongresojn, lastfoje en Münster en 1992. Bedaŭrinde la sanstato malhelpis al li partoprenon en postaj IFEF-kongresoj.
Li ĉiam estis fidela membro, kiu trankvile plenumis la taskojn por FERN kaj en la rendevuvesperoj en Amsterdamo.
Niajn kunsentojn ni dediĉas al la edzino Henny.
Kara Evert – ni ne forgesos vin.
Li ripozu en paco.

FERN-estraro

INTERNACIA FERVOJISTO
1995.6
47a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
Erna Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso +45 98 80 15 99.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(paganle per poŝĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos meze de januaro: 01.01.1996

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Famaj kantoj por belaj horoj

Aperis nova muzikkasedo kun 18 kantitaj melodioj de la ŝatataj komponistoj Joh. Strauss, Millöcker, Lehár kaj aliaj, daŭro unu horon.

Kantas: K. Kudliková, Nacia Teatro Praha (CZ), soprano
M. Smyčka, Urba Teatro Usti (CZ), baritono
piano: J. Zimmel, Teatro Česke Budějovice (CZ)
tradukoj: J. Giessner, Herzberg am Harz (DE)
eldonis: KAVA-PECH, Dobřichovice (CZ) kun J. Giessner
prezoj: 14 DEM, por nepagipovaj landoj 7 DEM
rabatoj: je samtempa mendo de 3 ekz.20 % } de 14 resp. 7 DEM
pluvendistoj (min. 10 ekz.) 33 %
Mendeblaj ĉe: KAVA-PECH, Petro Chrdle, Anglická 878, CZ-25229 Dobřichovice, fakso 42 2991 2126 aŭ Joachim Giessner, An der Nicolaischule 3, DE-37412 Herzberg am Harz.
Tel 49 5521 4586, fakso 49 5521 733 13.

La kasedoj bonege taŭgas kiel donacon por kristnasko aŭ je aliaj festotagoj, por grupoj kaj geamikoj.

Samtempe estas reeldonitaj 'Kantoj de l'popolo', slovakaj popolaj kantoj, mendeblaj ĉe samaj adresoj je samaj kondiĉoj.



Beogrado inaŭguris novan subteran stacion, kiu nomiĝas *Vukov spomenik* (monumento de la granda lingva reformisto Vuk Karadžić). Vidu p.85.